NR 17

LOT

I OBRONA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWA POLSKI

50 GR



CHALLENGE

28 VIII — 16 IX 1934



L. O. P. P., jako Instytucja Wyższej Użyteczności, współpracująca ściśle z Rządem, ma w swym programie popieranie lotnictwa we wszystkich jego gałęziach.

Najmłodsza z nich, sport lotniczy, korzysta z troskliwej opieki Ligi.

Żwirko i Wigura, jak również Skarżyński, wsławili imię Polski w świecie, wspaniałemi wyczynami lotniczemi.

Dokonali tego na samolotach „R. W. D.", powstałych w Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych, ufundowanych przez L. O. P. P., kosztem około 500.000 zł.

Na zbliżający się Challenge 1934 r., wysiłkiem przeszło 15.000 Kół L. O. P. P., rozsianych po terenie całej Rzeczypospolitej, zdołano zebrać około 1.000.000 zł. na ufundowanie samolotów challenge'owych.

Społeczeństwo niech będzie dumne!

Ofiarnie płynący do L. O. P. P. grosz zostaje należycie wydany!



PREZES ZARZĄDU GŁÓWNEGO L. O. P. P.

L. O. P. P. NA CHALLENGE

Międzynarodowe Zawody Samolotów Turystycznych, zorganizowane przez Aeroklub Polski dzięki wspaniałemu zwycięstwu ś. p. Żwirki i Wigury w 1932 roku, już zbliżyły się do realizacji.

Impreza ta mająca tak wielkie znaczenie dla rozwoju lotnictwa mogła mieć miejsce tylko przy bardzo silnem finansowem poparciu społeczeństwa.

Zarząd Główny L. O. P. P. rozumiejąc konieczność wydatnego popierania rozwoju lotnictwa, stworzył w swem łonie „Centralny Komitet Fundacji ku Czci ś. p. kpt. Żwirki i ś. p. inż. Wigury" z zamiarem zbierania funduszów na Challenge 1934.

Prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. będący jednocześnie prezesem Centralnego Komitetu Fundacji, oddał na jej usługi całą organizację, powołując do życia w Okręgach L. O. P. P. odpowiednie Komisje Challenge'owe, które przeprowadziły zbiórkę na prowincji wśród członków L. O. P. P. i szerokich rzesz społeczeństwa.

Rezultatem akcji było zebranie około 1 miljona złotych i ufundowanie 11-tu samolotów Challenge'owych.

Suma zebranych pieniędzy, w okresie kryzysu i ciężkiej sytuacji ekonomicznej jest wyrazem ofiarności społeczeństwa na lotnictwo polskie. W rzędzie ofiarodawców znajdujemy wszystkie stany i zawody, wśród których niebrak i naszej armji. Warto podkreślić, że sami podoficerowie armji polskiej zebrali około 200.000 zł., za które zostały zakupione dwa samoloty „Podoficer I i II".

Wykaz sum, które dotychczas wpłynęły, a przedstawiony poniżej, daje nam najlepszy obraz, jakim ogromnym zainteresowaniem cieszy się lotnictwo i jaką opieką otacza go szereg organizacyj i ludzi prywatnych.

Wpływy od poszczególnych ofiarodawców w cyfrach okrągłych: Zarząd Gł. L. O. P. P. — 35.000 zł., Okr. Krakowski LOPP — 35.000 zł., Lubelski L. O. P. P. — 30.000 zł., Poznański L. O. P. P. — 37.000 zł., Śląski L. O. P. P. — 35.000 zł., Pomorski L. O. P. P. — 40.000 zł, Wileński L. O. P. P. — 27.000 zł., Kielecki L. O. P. P. — 31.000 zł., Kol. Warsz. L. O. P. P. — 31.000 zł., Monopol Tytoniowy — 35,000 zł., Spółdzielcy — 45.000 zł., Strzelec — 35.000 zł., Komitet Kobiecy — 23.000 zł., B. B. W. R. — 31 000 zł., Oficerowie — 50.000 zł., Podoficerowie — 187.000 zł., Stypendja — 60.000 zł., Różne — 20.000 zł., P. L. L. „Lot" — 30.000 zł.

Stwierdzając ten fakt niezmiernie miły i pocieszający, niewątpimy, że samoloty challenge'owe zakupione z ofiarności społeczeństwa i oddane naszej ekipie challenge'owej, niewątpliwie, w niezawodnych rękach spadkobierców nieodżałowanej pamięci Żwirki i Wigury, przyczynią się do zwycięstwa, do wykazania światu naszych walorów, naszej potęgi i mocy.

Istnieje przesąd, żeby lotnikom nie życzyć powodzenia przed zamierzonym lotem, dlatego też powstrzymamy się od wyrażenia tego w słowach, ale w sercach miljonowej rzeszy członków L. O. P. P. panuje jedno tylko uczucie i jedno życzenie, którego nieobali żaden przesąd: — Zwyciężcie, spełnijcie swój obowiązek na chwałę i pożytek Ojczyzny, śladem Waszych nieodżałowanych poprzedników: Żwirki i Wigury. W ten sposób najlepiej oddacie cześć pamięci tych, których nazwiska były hasłem dla ofiarności społeczeństwa na rzecz Challenge'u.

A. W.

KONJUNKTURY DLA ROZWOJU POLSKIEGO LOTNICTWA CYWILNEGO

Lotnictwo oderwało człowieka od ziemi i dało mu możność poruszania się w przestrzeni trójwymiarowej. Niema w historji cywilizacji wynalazku, któryby w podobny sposób zaważył na wszelkich przejawach życia. Zasadniczej rewizji uległy pojęcia nietylko w dziedzinach komunikacji, sportu i obrony państwa, ale uległa zmianie psychika człowieka, któremu nagle wyrosły skrzydła. Warunkiem więc racjonalnego rozwoju lotnictwa w państwie jest nietylko budowa samolotów i lotnisk, ale również przystosowanie do nowych warunków bytowania tych dziedzin życia, które zależą od psychiki człowieka, a więc wszystkich.

Z chwilą uzmysłowienia sobie powyższego, jasnem się staje, że w tej dziedzinie nie wystarczy inicjatywa prywatna, a konieczna staje się działalność władz państwowych, obejmująca z natury rzeczy zagadnienie podstawowe i rozporządzająca bez porównania większemi możnościami i środkami.

Lotnictwo cywilne przechodzi obecnie w Polsce okres przełomowy. Sukcesy tego lotnictwa na terenie międzynarodowym sprawiły, że zaczęło się ono wysuwać na jedno z pierwszych miejsc w świecie. Równolegle do tej sytuacji, musiały się rozwinąć zasadnicze koncepcje decydujące o drodze, jaką ma ono nadal kroczyć. Przychylność i pomoc, jakiej władze państwowe udzielają wszelkim poczynaniom, dążącym do rozwoju lotnictwa, świadczą o tem, że teza, by Polska stała się lotniczą, przestaje być czczym frazesem i pobożnem życzeniem. Departament Lotnictwa Cywilnego Min. Kom., przewiduje w najbliższej przyszłości wprowadzenie w życie swoich zamiarów, które gruntownie zmienią stan rzeczy, panujący dotychczas w dziedzinie ułatwienia latania i nauki pilotażu. Wszystkie pragnienia i postulaty ośrodków sportu lotniczego, mające przeważnie swoją genezę w uprawnieniach i przywilejach, jakie są udziałem aeroklubów zagranicznych, nie wychodzące do tej pory z kategorji marzeń i abstrakcyjnych dociekań, mają z chwilą wprowadzenia w życie przewidzianych koncepcyj, zupełne szanse realizacji. Zamierzenia Ministerstwa Komunikacji dążą do tego, aby każdy obywatel, odpowiadający zasadniczym wymaganiom prawa lotniczego, a więc posiadający odpowiedni wiek, zdrowie i ustrój nerwowy, ożywiony entuzjazmem i poważną chęcią pracy dla lotnictwa, znalazł dla siebie nietylko wdzięczne pole do tej pracy, ale uzyskał również możliwość z minimalnemi ze swej strony kosztami nauki pilotażu, stałego treningu, a nawet mógł dojść do posiadania własnego samolotu. Przejdą do historji postacie młodych, rwących się do latania chłopców, wystających w poczekalniach wszelkich instytucyj lotniczych, zasypujących je podaniami i odprawianych z niczem, gdyż w szczupłych ramach dzisiejszych organizacyj sportowo-lotniczych nie stało dla nich miejsca. Zakończy się to bezpowrotne marnowanie talentów, jakie niewątpliwie zabłysłyby, wśród masy tych nieszczęśliwych entuzjastów, przed któremi często zamykają się dzisiaj wszelkie furtki.

Z temi daleko idącemi zamiarami naszych władz, idą równolegle poczynania organizacyj lotniczych i pokrewnych, a przedewszystkiem Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, która kierowana przez prezesa, gen. L. Berbeckiego, usprawniwszy znakomicie swoją organizację, osiąga wyniki, znajdujące gromki oddźwięk w całem społeczeństwie, a nawet poza granicami kraju. Sekunduje jej dzielnie Centralny Komitet Fundacji, który zespolony z LOPP, przedewszystkiem osobą wspólnego prezesa, miał specjalne zadanie zebrania funduszów na zakup samolotów challenge'owych i działania w kierunku rozwoju lotnictwa sportowego.

Pod względem zaopatrzenia ośrodków aparatu lotniczego w samoloty, która to dziedzina szwankuje bardzo poważnie, należy stwierdzić, że ambicją LOPP i CKF jest dostarczenie w najbliższym roku 505 nowych samolotów treningowych dla użytku klubów lotniczych. Energja i wola, jaką prezes gen. Berbecki okazał przy przeprowadzaniu dotychczas dokonanych prac, wyniki tych prac uwidaczniające się w wielokrotnie zwiększonych dochodach L. O. P. P., jest najlepszą gwarancją, że zamierzenia te zostaną w stu procentach i w terminie spełnione.

Budowa tak wielkiego dzieła, jakiem jest uskrzydlenie Polski, musi wyjść jednocześnie z dwóch kierunków: od góry i od dołu. Poczynania władz i instytucyj centralnych nie dałyby niejednokrotnie spodziewanych wyników, gdyby nie panujące w społeczeństwie zrozumienie dla spraw lotniczych. Ilustracją nastrojów, nurtujących w najszerszych warstwach społeczeństwa, jest wynik poczynań Centralnego Komitetu Fundacji, który w okresie kryzysu i ogólnego zubożenia, rozpoczął żmudną pracę zbierania funduszów na zakup samolotów challenge'owych. Optymistyczne przewidywania oceniały wysokość uzyskanych sum na pół miljona złotych. Przy wymienianiu tej kwoty, wypowiadano zawsze cały szereg zastrzeżeń, jak: „przy dobrej konjunkturze", „w dobrym wypadku" i t. d. Pamiętając o finansowem wyczerpaniu społeczeństwa, o dziesiątkach potrzeb, na które łożą pieniądze drogą licznych składek obywatele, zwrócił się Centralny Komitet z apelem do społeczeństwa. Apel nie pozostał bez echa. Żadna z licznych instytucyj, do której Centr. Komitet zwrócił się z prośbą o współpracę i zbiórkę, nie odmówiła swej pomocy. Ani jednej odmowy ze strony setek tysięcy obywateli, rozsianych po całej Rzeczypospolitej. Zbiórka objęła wszystkich. Stanęły do apelu wszystkie dzielnice Polski, związki, zrzeszenia, zawsze ofiarna armja, parlament, szkoły, spółdzielnie, związki sportowe i wszelkie inne ugrupowania. Zdarzały się wypadki wzruszającej wprost ofiarności. Młodzież z obozów pracy ofiarowywała na cele C. K. F. część swoich dochodów, dzieci ze szkół powszechnych przynosiły do Komitetu swoje oszczędzane przez szereg dni grosze.

Wynik zbiórki przeszedł wszelkie oczekiwania. Zebrana kwota zbliża się do 800 tysięcy złotych. Ten wynik pozwolił nietylko na powiększenie przewidywanego składu ekipy challenge'owej o jedenasty samolot, ale również umożliwił wprowadzić do zawodów pierwszy raz silniki wykonane całkowicie w kraju, z polskiego surowca, przez polskich inżynierów, majstrów i robotników.

Zbliżające się zawody lotnicze będą nietylko miarą sprawności pilotów, samolotów i silników. Są one również sprawdzianem, do jakiego stopnia idea lotnicza przeniknęła społeczeństwo; są dowodem, że ofiary krwi, które złożono na ołtarzu polskiej potęgi lotniczej, dały wyniki, nakazujące z otuchą patrzeć w przyszłość.

Hasło uskrzydlenia narodu rozbrzmiewa wszędzie. Kobiety, zrzeszone w setkach organizacyj, a kierowane przez Komitet Kobiecy, rozwinęły energiczną działalność i nietylko wpłaciły do C. K. F. poważne sumy, ale zamierzają stworzyć stały fundusz, przeznaczony specjalnie na trening pilotek.

Czasy mozolnej, trudnej i powolnej pionierki lotniczej kończą się nieodwołalnie. Wchodzimy w nową erę. W epokę uskrzydlenia narodu. Wykorzystanie największej zdobyczy ludzkiego ducha, jakiem jest lotnictwo, ścisłe zespolenie się niem, i przodowanie w powietrzu, — oto drogi, któremi winien postępować naród, aby stworzyć niezachwiane fundamenty potęgi Rzeczypospolitej.

J. Rudowski.



Medale wybite przez Zarząd Gł. L. O. P. P. ku uczczeniu zwycięstwa por. Franciszka Żwirki i inż. Stanisława Wigury w roku 1932.

(rzeźba Wł. Gruberskiego)



PILOCI POLSCY



Jerzy
Bajan





Henryk
Skrzypiński





Ignacy Giedgowd

Piotr
Dudziński





Stanisław
Płonczyński

Andrzej
Włodarkiewicz

Tadeusz
Karpiński

Jan
Buczyński









Stefan
Floryanowicz



Walter
Macpherson,

Anglik, pilot sportowy, lat 32. Z wykształcenia i zawodu prawnik. Lata od roku 1928 Staje w barwach Aeroklubu R. P., gdyż W. Brytanja nie zgłosiła swego udziału w Challenge'u.

Jan
Balcer

Szczepan
Grzeszczyk

PILOCI FRANCUZCY



Leon
Challe





Roger
Gerard





Albert P.
Monville

Michel
Detroyat

Raynoud
Delmotte

Maurice
Finat

PILOCI NIEMIECCY



Wolf
Hirth



Fritz
Morzik
I miejsce w r. 1929
„ 1930
III miejsce w 1932.



Reinhold
Tamm



Werner
Junck



Robert
Untucht



Leo
Osterkamp



Willi
Polte



Robert
Lusser



Hans
Seidemann

PILOCI CZESCY



Pavel
Pochop



Jan
Ambruz



Aeroklub Czechosłowacii zamówił w Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych Warszawa - Okęcie dwa płatowce typu R. W. D. — 9, które wyposażone w silniki Walter - Bora, wezmą udział w Challenge'u



Jan
Anderle



Voitech
Zacek

PILOCI WŁOSCY



Ugo
Vicenzi



Domenico
Ludovico



Armando
Francois



Gori
Castellano



Giovanni
Melotti



inż. pil. Ambrogio Colombo.



Piero
de Angeli



Turniej samolotów turystycznych



Dnia 28-go sierpnia, gdy już Nr. 17 „Lotu i oplg. Polski" opuści prasę, na starem lotnisku Mokotowskiem załopoce bandera. Znak otwarcia Challenge'u. Czterdzieści samolotów przyleci z Okęcia przed tłumnie oczekującą publiczność. Że tłumnie — nie wątpi nikt.

Kto chce żyć — musi latać! Zresztą, czy życie bez latania można nazwać wogóle życiem? Przynajmniej popatrzeć trzeba.

Poco urządza się Challenge? Czy to zwykła międzynarodowa impreza sportowa tej miary, co konkursy hippiczne, lub zawody tennisowe? Sądzę, że nikt z naszych stałych czytelników tak już nie myśli. Każdy wie, że **celem challenge'u jest** zdopingowanie fabryk i konstruktorów do **wytwarzania nowych typów samolotów turystycznych,** coraz lepszych, coraz doskonalszych, coraz dostępniejszych **dla ogółu.**

Chyba niema dziś człowieka, który nie pragnąłby bezpiecznie, tanio, szybko i wygodnie latać na własnej maszynce, gdzie dusza zapragnie. Każdy Challenge przybliża tę chwilę.

Zapamiętajmy więc sobie: **Challenge tegoroczny jest próbą par excellence techniczną, jest to przedewszystkiem współzawodnictwo maszyn, egzamin dla konstruktorów i fabryk, a następnie dopiero jest szlachetnym turniejem załóg.**

— — — —

Konstrukcja i zalety, ba nawet wygląd zagranicznych samolotów turystycznych, które biorą udział w tegorocznym turnieju, nie są nam w chwili, gdy piszę te słowa, znane.

Ludzie, którzy zawodowo znają się na lotnictwie, mogą wysnuwać tyle samo mylnych wniosków, co ci, dla których samolot jest synonimem płatowca, śmiga jest śmigłem i odwrotnie, a ich wiedza aeronautyczna ogranicza się do znajomości „jeżdżących aeroplanami i „lądujących na morzu". Jedno można z całą pewnością orzec — nawet dość dobrych samolotów w tym challenge'u nie będzie. Będą zato **dobre, bardzo dobre,** no i jakaś jedna **najdoskonalsza.** Czy laureatem będzie Klemm, czy BA, RWD 9, czy PS, Caudron, PZL 26, czy A 200, przewidywać nie można. Silniki przecież też mają coś do powiedzenia! No a piloci, z których część ma długoletnie doświadczenie i wiele zwycięstw za sobą, inni znów młodzieńczy zapał, co wszystko podobno zwycięża?

O szczęśliwych i nieszczęśliwych gwiazdach, jak również o pogodzie, nawet wspominać nie warto. Zresztą prócz różnych wzniosłych i ważnych celi, zawody istnieją na świecie poto, żeby miał zaparty oddech widz, radiosłuchacz i czytelnik.

Słowem, wszystko to napisałem poto, by przyznać się, że sam nic nie wiem i wytłumaczyć innym, że wiele więcej ode mnie w tej sprawie nie wiedzą. Chyba, że się coś komuś przyśniło, albo kabalarka orzekła...

Chcę tylko przejrzeć program. Proszę spojrzeć w lewy róg strony i odczytać go.

Więc o 12-tej, jako się rzekło, otwarcie. (Przewidziany oficjalny strój dla panów cylindry i żakiety. Wojskowi—strój służbowy). O 12 i pół przybędzie Pan Prezydent Rzeczypospolitej.

O 12-ej zawodnicy przelecą z Okęcia na Mokotów. Piloci przedstawią komisji swoje dokumenty sportowe, a towarzysze ich—deklarację, że lecą na własne ryzyko.

Tegoż dnia samoloty zostaną **zważone,** poczem bezpośrednio poddane zostaną próbom technicznym.

Stosownie do wagi samej maszyny (bez paliwa, załogi i ekwipunku), zalicza się samolot do odpowiedniej grupy.

Próby techniczne polegają na ocenie i punktowaniu wszelkich urządzeń, udogadniających turystykę powietrzną. Jaknajszczegółowiej i jaknajprecyzyjniej zapomoca szeregu przyrządów zostaną zbadane: widoczność z kabiny, umieszczenie gaśnic, możność zabrania dodatkowego pasażera, pilotowanie z miejsc pasażerskich, wygodne siedzenie, możność porozumiewania się ze sobą załóg i t. p. Ciekawą rzeczą jest, że na całkowitą ilość możliwych 1700 punktów, aż 660 przypada na tę właśnie ocenę, w której pilot wogóle udziału nie bierze, a najwyżej przygląda się jej z ukontentowaniem, lub skrzywieniem.

Próby szybkości minimalnej odbyć się mają na Okęciu od 30 b. m. do 2.IX.

Samoloty na zredukowanym gazie będą przelatywały na wysokości nie większej, niż 30 metrów z szybkością możliwie jaknajmniejszą. Punktowanie rozpoczyna się od 75 klm/godz. Za każde ½ kilometra po-

niżej tej normy, dolicza się zawodnikowi 1 punkt.

Próby startu i lądowanie odbędą się też na Okęciu 2 — 4 września. Od 250 metrów rozpoczyna się punktowanie. Za każde 5 metrów zaoszczędzonego miejsca dolicza się 4 punkty przy starcie i 6 przy lądowaniu.

W tym samym czasie zawodnicy demonstrować będą na Mokotowie, **składanie i rozkładanie** swoich samolotów. Rozłożenie samolotu (odjęcie skrzydeł i t. p.) i montowanie na nowo nie powinno trwać dłużej, niż 20 minut. Punkty liczą się dopiero za każdą minutę zyskanego czasu. Maximum możliwych do zdobycia punktów wynosi 12 — o ile czas całej operacji będzie trwał — minutę.

Od 31 do 1.IX, podczas, gdy na Okęciu trwają próby szybkości minimalnej, na Mokotowie odbywać się mają **próby rozruchu silnika.** Najwyżej punktowane (24 punkty) będą rozruszniki działające sprawnie do 2-ch minut, uruchamiane z kabiny pilota bez wysiłku mięśniowego. Za ręczne zapuszczanie śmigła — zero punktów. To samo zero może przynieść najnowocześniejszy choćby starter, o ile silnik z jakichkolwiek powodów przy próbie nie zaskoczy. Od 5-go do 6-go września trwa **próba zużycia paliwa** w trójkącie Warszawa — Nowosolna — Głowaczów (= 297 klm.); przebywa się ten trójkąt dwukrotnie, t. j. 594 klm. Na każdym kilogramie paliwa, zaoszczędzonym z 20 kilogramów na 100 klm., zarabia zawodnik 10 punktów.

16-go, już po locie okrężnym, ostatnia próba, **szybkość maksymalna,** każdy kilometr na godzinę ponad 210, przynosi 1 punkt. Lot ten odbędzie się na tej samej, 297 kilometrowej trasie, co próba zużycia paliwa.

Lot okrężny. Mapkę uzupełnić jedynie należy jeszcze punktami kontrolnemi. Są to: na odcinku Sevilla — Casablanca: Tanger i Rabat. Na odcinku Palermo — Neapol: Mesyna, Nocera, Tamnesa i Praja a Mare. Na odcinku Rimini: Zagrzeb i Castel-franco Veneto. Na odcinku Lwów — Wilno: Lida. Na odcinku Wilno — Warszawa: Grodno.
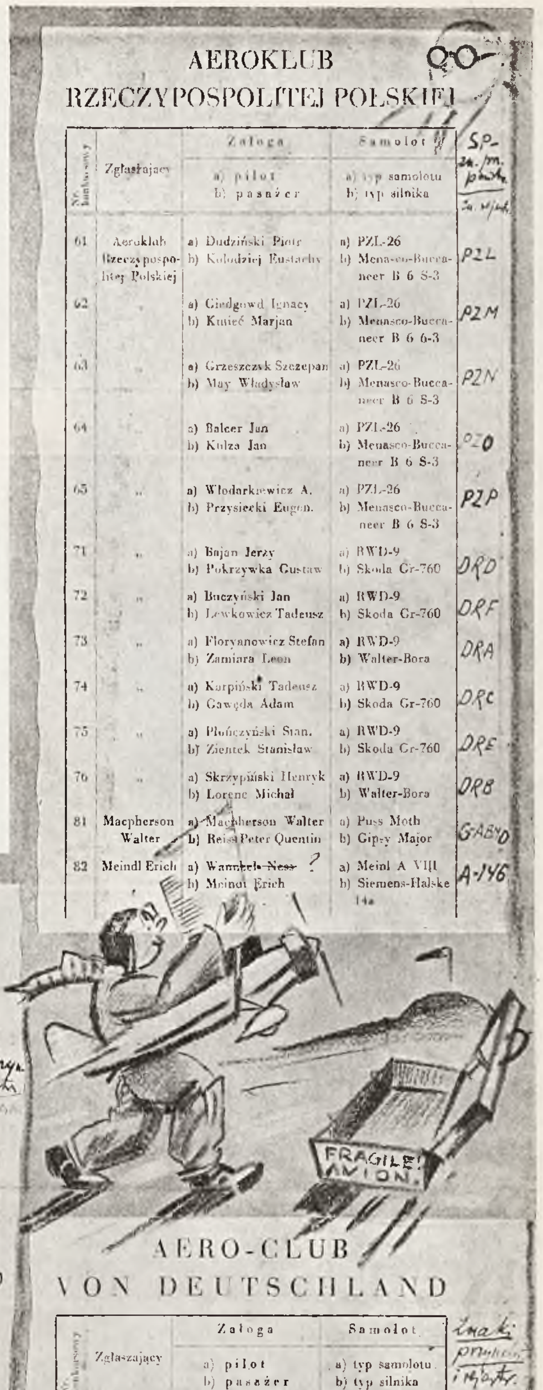
Gdy porównamy lot okrężny tegoroczny z ubiegłemi latami Challenge'u, widzimy, że w r. 1929 — wynosił on 6000 klm. i trwał dwa tygodnie, w r. 1930 wynosił 7.500 i trwał dni 12, w roku 1932 tą samą ilość kilometrów musiano przelecieć w 6 dni.

W roku bieżącym trasa wykracza za granice Europy i wynosi 9.527 klm.

Z inicjatywy organizatorów niezależnie od znaków rozpoznawczych, w roku bieżącym każda z biorących w zawodach udział ekipa jednolicie wymalowała swoje challenge'ówki na pewien kolor. A więc jeśli widzimy samolot biało-czerwony, każdy już zdaleka wie, że to nasz, polski. Czerwone maszyny mają Włosi. Francuzi obrali sobie kolor niebieski. Czesi wymalowali kadłub i skrzydła na zielono, zaś niemieckie maszyny są wszystkie szaro-srebrne. Dla publiczności jest to wielkie udogodnienie.

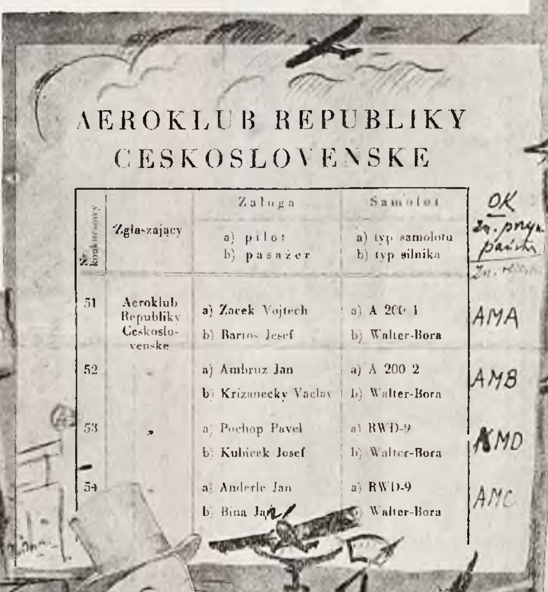
Na tem kończę. Nie chcę, by mnie ktokolwiek posądzał o chęć przepisania tu szczegółowego regulaminu Challenge, by biciem na taniość i masową produkcję, stwarzać „za jedne 50 groszy" konkurencję któremukolwiek z wydawnictw Aeroklubu. Przeciwnie, uważam, że każdy, kto chce mieć o challenge'u wiadomości obszerne i dokładne powinien koniecznie przeczytać również Skrzydlatą Polskę, **oraz nabyć program oficjalny turnieju,** z którego tu obok, nawet całe kartki żywcem wydarłem.

7.13.



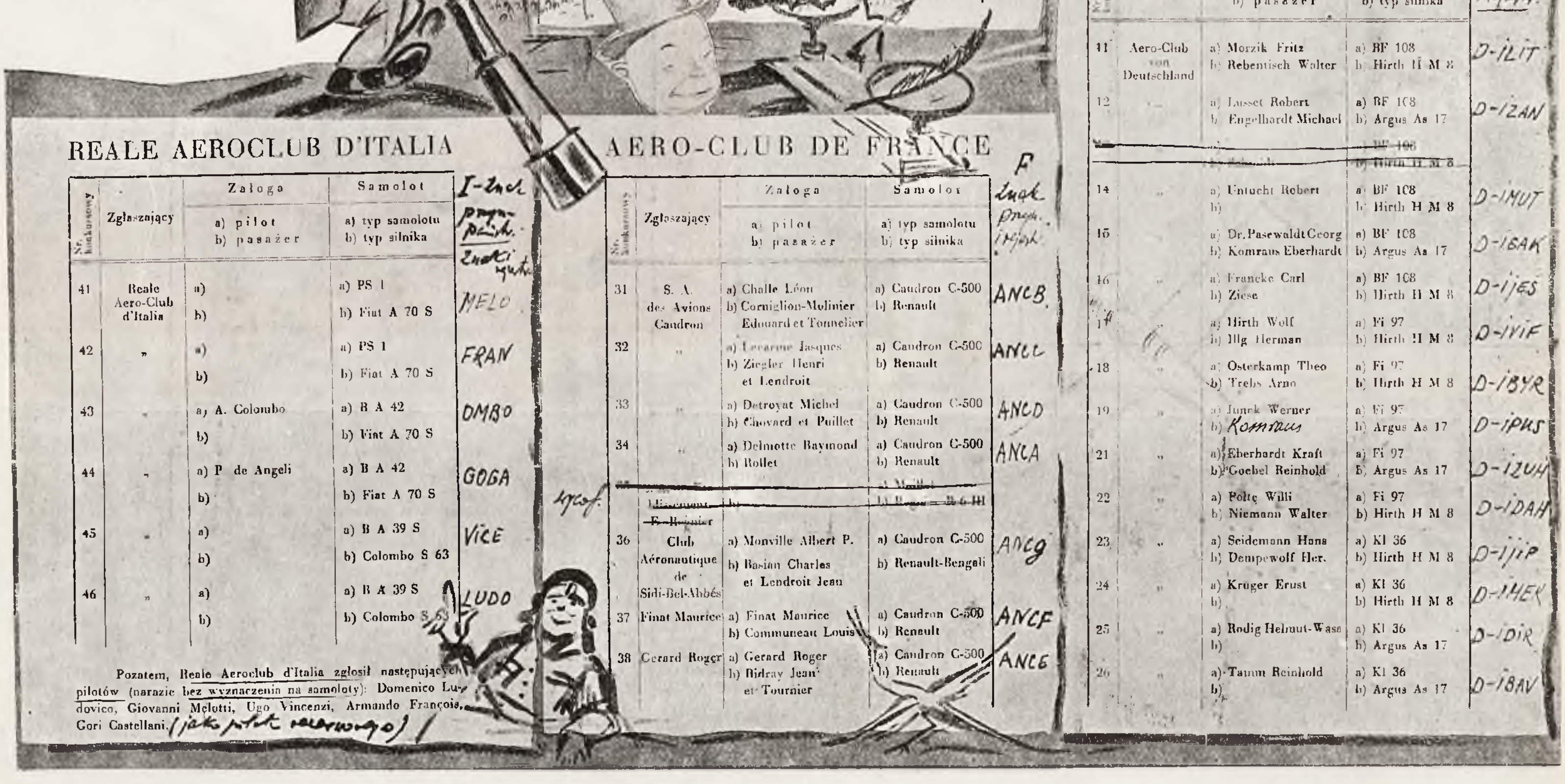
AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Nr. konkursowy	Zgłaszający	Załoga: a) pilot b) pasażer	Samolot: a) typ samolotu b) typ silnika	SP- zn. przyn.
61	Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej	a) Dudziński Piotr b) Kołodziej Eustachy	a) PZL-26 b) Menasco-Buccaneer B 6 S-3	PZL
62	„	a) Giedgowd Ignacy b) Kmieć Marjan	a) PZL-26 b) Menasco-Buccaneer B 6 6-3	PZM
63	„	a) Grzeszczyk Szczepan b) May Władysław	a) PZL-26 b) Menasco-Buccaneer B 6 S-3	PZN
64	„	a) Balcer Jan b) Kulza Jan	a) PZL-26 b) Menasco-Buccaneer B 6 S-3	PZO
65	„	a) Włodarkiewicz A. b) Przysiecki Eugen.	a) PZL-26 b) Menasco-Buccaneer B 6 S-3	PZP
71	„	a) Bajan Jerzy b) Pokrzywka Gustaw	a) RWD-9 b) Skoda Gr-760	DRD
72	„	a) Buczyński Jan b) Lewkowicz Tadeusz	a) RWD-9 b) Skoda Gr-760	DRF
73	„	a) Floryanowicz Stefan b) Zamiara Leon	a) RWD-9 b) Walter-Bora	DRA
74	„	a) Karpiński Tadeusz b) Gawęda Adam	a) RWD-9 b) Skoda Gr-760	DRC
75	„	a) Płończyński Stan. b) Zientek Stanisław	a) RWD-9 b) Skoda Gr-760	DRE
76	„	a) Skrzypiński Henryk b) Lorenc Michał	a) RWD-9 b) Walter-Bora	DRB
81	Macpherson Walter	a) Macpherson Walter b) Reiss Peter Quentin	a) Puss Moth b) Gipsy Major	G-ABYD
82	Meindl Erich	a) ~~Wannbeh-Ness~~ ? b) Meindl Erich	a) Meindl A VIII b) Siemens-Halske 14a	A-146



AEROKLUB REPUBLIKY CESKOSLOVENSKE

Nr. konkursowy	Zgłaszający	Załoga: a) pilot b) pasażer	Samolot: a) typ samolotu b) typ silnika	OK zn. przyn.
51	Aeroklub Republiky Ceskoslovenske	a) Zacek Vojtech b) Bartos Josef	a) A 200 1 b) Walter-Bora	AMA
52	„	a) Ambruz Jan b) Krizanecky Vaclav	a) A 200 2 b) Walter-Bora	AMB
53	„	a) Pochop Pavel b) Kubicek Josef	a) RWD-9 b) Walter-Bora	AMD
54	„	a) Anderle Jan b) Bina Jan	a) RWD-9 b) Walter-Bora	AMC



REALE AEROCLUB D'ITALIA

Nr. konkursowy	Zgłaszający	Załoga: a) pilot b) pasażer	Samolot: a) typ samolotu b) typ silnika	I- znaki przyn.
41	Reale Aero-Club d'Italia	a) b)	a) PS 1 b) Fiat A 70 S	MELO
42	„	a) b)	a) PS 1 b) Fiat A 70 S	FRAN
43	„	a) A. Colombo b)	a) B A 42 b) Fiat A 70 S	OMBO
44	„	a) P. de Angeli b)	a) B A 42 b) Fiat A 70 S	GOGA
45	„	a) b)	a) B A 39 S b) Colombo S 63	VICE
46	„	a) b)	a) B A 39 S b) Colombo S 63	LUDO

Pozatem, Reale Aeroclub d'Italia zgłosił następujących pilotów (narazie bez wyznaczenia na samoloty): Domenico Ludovico, Giovanni Melotti, Ugo Vincenzi, Armando François, Gori Castellani. (jako pilot rezerwowy)

AERO-CLUB DE FRANCE

Nr. konkursowy	Zgłaszający	Załoga: a) pilot b) pasażer	Samolot: a) typ samolotu b) typ silnika	F znak przyn.
31	S. A. des Avions Caudron	a) Challe Léon b) Corniglion-Molinier Edouard et Tonnelier	a) Caudron C-500 b) Renault	ANCB
32	„	a) Lecarme Jasques b) Ziegler Henri et Lendroit	a) Caudron C-500 b) Renault	ANCC
33	„	a) Detroyat Michel b) Chovard et Puillet	a) Caudron C-500 b) Renault	ANCD
34	„	a) Delmotte Raymond b) Rollet	a) Caudron C-500 b) Renault	ANCA
~~35~~	~~Massenet, E. Reinier~~	~~a) b)~~	~~a) b) B 6 III~~	
36	Club Aéronautique de Sidi-Bel-Abbés	a) Monville Albert P. b) Basian Charles et Lendroit Jean	a) Caudron C-500 b) Renault-Bengali	ANCG
37	Finat Maurice	a) Finat Maurice b) Communeau Louis	a) Caudron C-500 b) Renault	ANCF
38	Gerard Roger	a) Gerard Roger b) Bidray Jean et Tournier	a) Caudron C-500 b) Renault	ANCE

AERO-CLUB VON DEUTSCHLAND

Nr. konkursowy	Zgłaszający	Załoga: a) pilot b) pasażer	Samolot: a) typ samolotu b) typ silnika	znaki przyn. i rejestr.
11	Aero-Club von Deutschland	a) Morzik Fritz b) Rebentisch Walter	a) BF 108 b) Hirth H M 8	D-ILIT
12	„	a) Lusser Robert b) Engelhardt Michael	a) BF 108 b) Argus As 17	D-IZAN
~~13~~		~~a) b)~~	~~a) BF 108 b) Hirth H M 8~~	
14	„	a) Untucht Robert b)	a) BF 108 b) Hirth H M 8	D-IMUT
15	„	a) Dr. Pasewaldt Georg b) Komraus Eberhardt	a) BF 108 b) Argus As 17	D-IGAK
16	„	a) Francke Carl b) Ziese	a) BF 108 b) Hirth H M 8	D-IJES
17	„	a) Hirth Wolf b) Illg Herman	a) Fi 97 b) Hirth H M 8	D-IVIF
18	„	a) Osterkamp Theo b) Trebs Arno	a) Fi 97 b) Hirth H M 8	D-IBYR
19	„	a) Junck Werner b) Komraus	a) Fi 97 b) Argus As 17	D-IPUS
21	„	a) Eberhardt Kraft b) Goebel Reinhold	a) Fi 97 b) Argus As 17	D-IZUH
22	„	a) Poltę Willi b) Niemann Walter	a) Fi 97 b) Hirth H M 8	D-IDAH
23	„	a) Seidemann Hans b) Dempewolf Her.	a) Kl 36 b) Hirth H M 8	D-IJIP
24	„	a) Kruger Ernst b)	a) Kl 36 b) Hirth H M 8	D-IHEK
25	„	a) Rodig Helmut-Wase b)	a) Kl 36 b) Argus As 17	D-IDIR
26	„	a) Tamm Reinhold b)	a) Kl 36 b) Argus As 17	D-IBAV


WARSZAWA

WARSZAWA

KRAKÓW

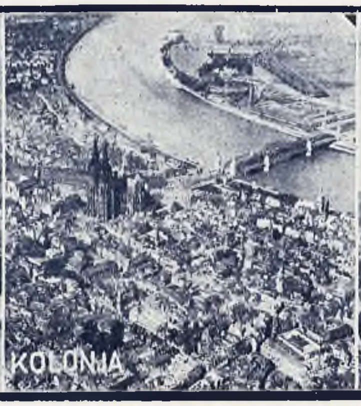
WENECJA

MEDJOLAN

RZYM

280
PARYŻ
-TRASA
494
BORDEAUX
164
PAU
410
MADRYD
407
SEWILLA
486
201
473
382
ALGIER
CASABLANCA
MEKNES
SIDI-BEL-ABBES
309
466
BISKRA

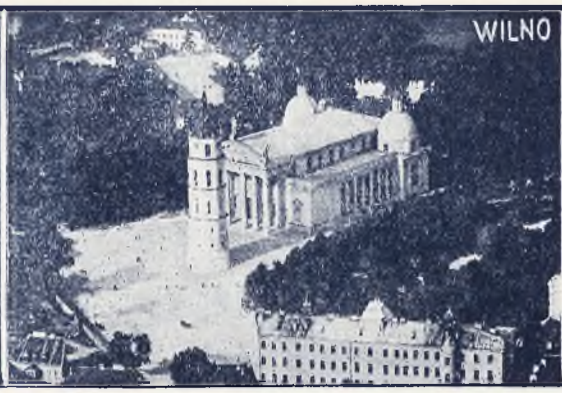
KRÓLEWIEC

BERLIN

KOLONJA

PARYŻ

MADR


G. ŚLĄSK


WILNO


LWÓW


WILNO
KRÓLEWIEC
392
281
537
547
BRUKSELA
BERLIN
WARSZAWA
173
479
KOLONJA
KATOWICE
321
PRAGA
LWÓW
353
186
BRNO
108
LOTU OKRĘŻNEGO-
CHALLENGE
1 9 3 4
WIEDEŃ
272
509
ZAGRZEB
RIMINI
231
RZYM
191
NEAPOL
570
305
PALERMO
TUNIS


PADWA


NEAPOL


PALERMO


RYT


SEVILLA


GIBRALTAR


AFRYKA


PRAGA

P Z L - 26

Samolot Challenge'owy PZL—26 jest — jak zresztą wszystkie samoloty Challenge'owe — maszyną specjalnie budowaną i pomyślaną na Challenge 1934. Jest to samolot turystyczny, powstały jako dalsza ewolucja techniczna samolotu konkursowego PZL — 19, który brał udział w Challenge'u w roku 1932. Konstruktorzy nie próżnowali w przeciągu ostatnich dwóch lat, lecz starali się nabyte w ogniu walki berlińskiej doświadczenie wykorzystać.

Przyjrzyjmy się tedy samolotowi konkursowemu PZL—26.

Jest to trzyosobowa limuzyna powietrzna o linji niezwykle szlachetnej. Przyczynia się do tego fakt umieszczenia trzech siedzeń, jedno za drugiem, co umożliwiło nadanie kadłubowi mniejszego przekroju, a co zatem idzie korzystniejszej linji aerodynamicznej. Ważna ta cecha pociągnie za sobą wydatne zwiększenie szybkości samolotu, dzięki znacznemu zmniejszeniu poprzecznego przekroju kadłuba, a co za tem idzie i szkodliwych oporów.

Konstrukcja samolotu jest całkowicie metalowa. Cała maszyna jest pokryta blachą, oprócz tylnej części kadłuba, krytej płótnem.

PZL—26 jest dolnopłatem wolnonośnym, t. zn., że kadłub samolotu znajduje się nad skrzydłami, które są do niego przymocowane bezpośrednio.

Smukłość budowy PZL—26 znajduje wytłumaczenie nietylko w trosce o wygląd zewnętrzny samolotu, chociaż niewątpliwie i na tem konstruktorom zależy, ale przedewszystkiem w starannej pracy, jaką włożył w ten płatowiec Instytut Aerodynamiczny w Warszawie, studjując jego kształty jak najstaranniej i dbając o to, aby usunięto każdy, najmniejszy nawet zbyteczny opór zewnętrzny.

Z warunków Challenge'u wynika jednak, że samolot, startujący w tym najtrudniejszym dla maszyn konkursie, musi wykazać się nietylko szybkością maksymalną, ale również i minimalną. I o tem więc konstruktor pomyślał, zaopatrując PZL—26 w specjalne urządzenia, zwiększając bezpieczeństwo i możliwości powolnego lotu. Przedewszystkiem więc posiada nasz samolot t. zw. skrzydła szczelinowe (sloty), umieszczone na przedniej krawędzi skrzydła wysuwające się samoczynnie do przodu przy pewnej niskiej szybkości. W ten sposób powiększa się nośność samolotu i co zatem idzie zmniejsza szybkość (np. przy ladowaniu), co znakomicie wpływa na bezpieczeństwo lotu, do tegoż celu służą i klapy na tylnych krawędziach skrzydeł (t. zw. krokodyle), sterowane z kabiny przez pilota. Dzięki tym urządzeniom będzie również mógł samolot PZL—26 lądować pod bardzo dużym kątem, co znowu skróci długość lądowania, świadcząc bardzo korzystnie o turystycznej przydatności samolotu, mogącego ladować nawet na małej łączce i niepotrzebującego koniecznie wielkiego i kosztownego lotniska.

Ponadto samolot został wyposażony w specjalne urządzenie, umożliwiające „wyważenie" go w czasie lotu, dzięki czemu pilotowanie PZL — 26 nie męczy fizycznie w takim stopniu, jak to ma miejsce w samolotach, pozbawionych tego urządzenia.

Silnik samolotu PZL—26 to słynny — zwłaszcza z wielu zwycięstw w Ameryce, Menasco Bucaneer B-6-S-3, o mocy 265 KM, chłodzony powietrzem o cylindrach ustawionych szeregowo, dzięki czemu można było korzystnie (czytaj — smukło) ukształtować przód kadłuba i zapewnić pilotowi maksimum widoczności. Rozruch silnika w danym przypadku odbywa się tak samo, jak w luksusowem aucie, — przy pomocy rozrusznika korbowego uruchamianego z miejsca pilota, co jest znacznie wygodniejsze.

Dwa zbiorniki benzyny, umieszczone w skrzydłach, zabierają łatwo 180 litrów paliwa, które starczy na 3½ godziny lotu bez lądowania, co przy szybkości samolotu PZL — 26, wyniesie około 900 kilometrów lotu.

Bezpieczeństwu pilota i załogi poświęcono bardzo wiele uwagi. Silnik nie przytyka bezpośrednio do kabiny, lecz oddzielony jest od niej ścianą przeciwogniową, niepalną. Pozatem znajduje się na pokładzie automatyczna gaśnica, która może w razie pożaru dać wytrysk płynu gaszącego bezpośrednio pod maski silnika i do wylotu gaźnika.

Kadłub został wykonany z rur stalowych, chromomolibdenowych.

Wejdźmyż teraz do kabiny i przyjrzyjmy się, co konstruktor zrobił, aby pasażerom umilić podróż i zapewnić jak największe jej bezpieczeństwo. Kabina jest całkowicie oszklona, dzięki czemu jest w niej bardzo widno i widoczność, zarówno dla pilota, jak i dla dwóch pasażerów jest doskonała. Drzwiczki otwierają się ku górze i posiadają specjalne urządzenie, dzięki któremu można je wyrzucić jednym ruchem ręki. Ma to ogromne znaczenie wrazie konieczności szybkiego ratowania się skokiem ze spadochronem.

Wszystkie przyrządy pokładowe, potrzebne dla obsługi silnika i nawigacji, są zgrupowane i rozmieszczone bardzo przejrzyście.

Ewentualne zasłabnięcie pilota nie gra w PZL—26 wielkiej — a groźnej — roli, ponieważ zarówno samolot, jak i silnik dają się sterować zarówno z miejsca pilota, jak i pierwszego siedzącego za nim pasażera. Tylne sterowanie może być łatwo wyłączone. Oba sterujące urządzenia posiadają nastawialne orczyki.

Siedzenia są bardzo wygodne — robota tapicerska staranna — wszystkie urządzenia techniczne łatwo dostepne i dobrze rozplanowane, przewietrzanie kabiny doskonałe, dzięki czemu lot tym samolotem jest rzeczywista przyjemnością. Nie zapomniano również o oświetleniu elektrycznem.

Obszerny bagażnik, znajdujacy sie za kabiną, pozwala na zabranie dość znacznego bagażu dla całej załogi.

Podwozie jest jedno-goleniowe, pneumatyczne, fabrykacji PZL, zdolne do przejmowania dużej pracy przy lądowaniu. Koła zaopatrzone są w balony o niskiem ciśnieniu. Dla skrócenia wybiegu przy lądowaniu zastosowano hamulce na koła. Ponieważ hamulce te działają na każde koło osobna, przyczyniają się one znakomicie do zwrotności samolotu na lotnisku w czasie kołowania.

Płoza ogonowa została zaopatrzona również w amortyzator olejno-powietrzny.

Skrzydło ma konstrukcję kesonową, całkowicie metalową, z blachy falistej. Dzięki temu posiada ono wielką sztywność i jest bardzo lekkie.

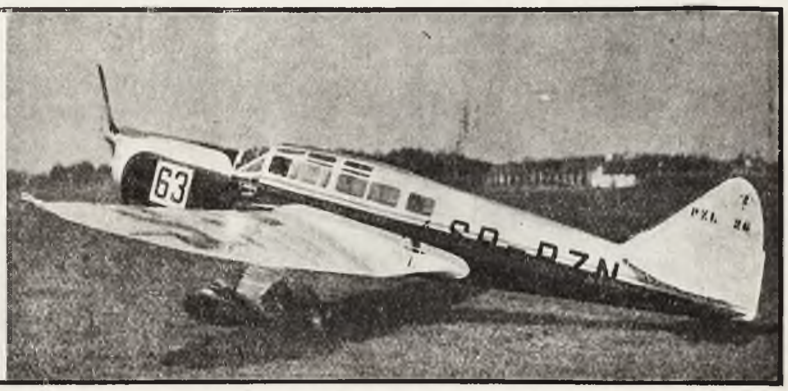
Dla wygody turysty — a również i ze względu na wymagania regulaminu Challenge'u — skrzydła dają się szybko i łatwo złożyć i podwiesić wzdłuż kadłuba do transportu. Cała ta czynność, która stanowi o tem, że samolot turystyczny nie potrzebuje specjalnego wielkiego hangaru, a kontentuje się zwykłym garażem lub szopą, może być wykonana przez dwie zaledwie osoby.

Próby dotychczasowe wykazały dla PZL—26 szybkość maksymalną około 300 km/godz., a minimalną poniżej 60 km/godz., co jest stosunkiem 1 : 5, rzadko spotykanym.

Również i inne własności techniczne są na najwyższym poziomie, ale o tem przekonają się czytelnicy sami.

Inż. W. Rumbowicz.











Samolot RWD—9 jest dalszą ewolucją RWD—6, zwycięskiego samolotu z Challenge de Tourisme International 1932 roku.

Ze względu na zmiany regulaminu zawodów tegorocznych, samolot RWD—9 posiada liczne różnice konstrukcyjne w stosunku do samolotu RWD—6.

Zmiana wagi pozwoliła wbudować w płatowiec RWD-9 silnik mocniejszy, przy jednoczesnem zwiększeniu użytkowości samolotu turystycznego przez zmianę dwumiejscowego RWD-6 na wygodną limuzynę 4-miejscową.

Przy zamontowaniu na RWD — 9 silnika gwiaździstego o mocy około 200 KM. otrzymujemy nadzwyczaj użytkowny samolot turystyczny o typie bardzo rozpowszechnionym tak w Europie Zachodniej, jak i w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej.

Tegoroczny regulamin Challenge'u zachęca konstruktorów samolotów turystycznych do budowania samolotów trzymiejscowych, jak również czteromiejscowych.

Samolot RWD — 9 jest wyekwipowany w gwiaździsty 9-cio cylindrowy silnik Skoda GR 760—250 KM lub Walter Bora—200 KM.

Szczegóły konstrukcyjne, jak również dobór silników miał na celu w głównej mierze jaknajlepsze przystosowanie RWD — 9 do warunków regulaminu Challenge, a więc osiągnięcie jaknajwiększej ilości punktów tak przy ocenie własności technicznych, jak również podczas prób w locie i na ziemi oraz podczas lotu okrężnego i szybkości maksymalnej.

Samolot RWD — 9 posiada dużą szybkość maksymalną, gdyż z silnikiem Walter Bora 200 KM rozwija on 240 km/godz., zaś z silnikiem Skoda GR 760 — 270 km/godz., co pozwoli z łatwością osiągnąć podczas lotu okrężnego Challenge'u przeciętną szybkość 210 km/godz. Szybkość zaś minimalna wyniesie około 60 km/godz.

RWD — 9 jest limuzyną 4-miejscową, z siedzeniami, umieszczonemi po 2 obok siebie, o konstrukcji mieszanej, to znaczy skrzydło jest wykonane z drzewa o normalnej konstrukcji dwudźwigowej, kadłub spawany jest z rur stalowych, wiązany drutami stalowemi i kryty płótnem.

Skrzydło wsparte jest zastrzałami w kształcie litery „V", wzmocnionemi wspórką przed wyboczeniami.

Konstrukcja mieszana drzewo — stal, jest najodpowiedniejsza dla warunków przemysłu polskiego, gdyż jeżeli chodzi o materjały te, to jesteśmy całkowicie samowystarczalni; zarazem samoloty tego typu, zwłaszcza przy budowie nieseryjnej, lub też w małych serjach po parę sztuk, wypadają najtaniej i są łatwe do remontu.

Jakkolwiek 210 km/godz., szybkość przelotową na locie okrężnym, RWD — 9 osiągną bardzo łatwo, to jednak ze względu na to, iż przy końcu Challenge'u odbędzie się wyścig na przestrzeni 300 km., RWD — 9 posiada kształty aerodynamiczne, specjalnie pieczołowicie wystudjowane w Instytucie Aerodynamicznym, dla osiągnięcia jaknajmniejszych oporów szkodliwych a więc jaknajwiększej szybkości podczas wyścigu. Z tych samych względów silniki osłonięte są pierścieniami Townenda, a koła posiadają specjalne osłony z blachy aluminjowej.

Dla osiągnięcia jaknajlepszej szybkości minimalnej, jak również stworzenia krótkich startów i lądowań, RWD — 9 posiada na przedniej krawędzi skrzydła specjalne urządzenia szczelinowe (sloty Handley Page'a), polegające na tem, iż przy małych szybkościach wysuwa się automatycznie z przodu skrzydła wąziutkie skrzydełko, które umożliwia utrzymanie się samolotu w powietrzu przy tych szybkościach, przy których normalnie samolot, nie posiadający tych urządzeń, wpadłby w korkociąg na skutek utraty szybkości. Oprócz tego urządzenia, RWD—9 ma na krawędzi spływu skrzydła klapy sprzężone automatycznie ze slotami, które także zmniejszają szybkość minimalną w locie przy lądowaniu.

Dla zwiększenia reakcji lotek przy małych szybkościach, zmontowane są na końcu skrzydła dodatkowe urządzenia, t. zw. interceptory, ułatwiające pilotowanie.

RWD — 9 posiada także statecznik poziomy, przestawiany w locie przy pomocy kółka samohamownego, co umożliwia wyważenie samolotu, w zależności od różnego obciążenia i zmniejsza znacznie wysiłek fizyczny przy pilotowaniu.

Przód kadłuba zakończony jest płytą przeciwogniową, w kabinie zaś znajduje się automatyczna gaśnica z wskaźnikiem pożaru, dająca wytrysk płynu gaszącego bezpośrednio do wlotu gaźnika i pod maski.

Kabina posiada dwoje drzwiczek z przodu, oraz jedne drzwiczki z tyłu, zaopatrzone w specjalny mechanizm do wyrzucania ich w razie konieczności skoku ze spadochronem. Wentylacja kabiny odbywa się przy pomocy okienka z przodu, oraz powietrza, doprowadzanego ze skrzydeł przewodami, których przepływ jest odpowiednio regulowany. Położenie foteli może być zmieniane w płaszczyźnie poziomej. W kabinie znajduje się dwuster, przyczem druga sterownica daje się bardzo łatwo wymontować.

Dla skrócenia startu i lądowania jak również dla łatwiejszego manewrowania samolotem na ziemi, RWD — 9 posiada hamulce na koła, niezależne, zaś podwozie jest specjalnie przystosowane do przejmowania dużej pracy amortyzacyjnej, dzięki zastosowaniu amortyzatorów oleopneumatycznych o dużym skoku.

Płoza ogonowa, wykonana ze specjalnej stali resorowej, zawieszona jest na amortyzatorze oleopneumatycznym o dużym skoku, co umożliwia krótkie lądowanie, przy małej szybkości.

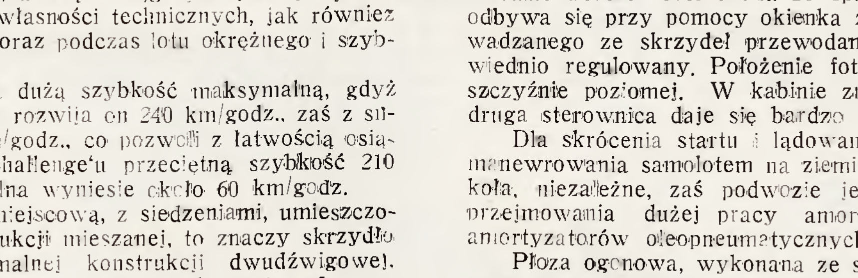
Rozrusznik Viet'a daje bardzo szybkie zapuszczenie silnika, który zaopatrzony jest w metalowe śmigło o przestawnym na ziemi skoku.

Dwa zbiorniki benzynowe w skrzydle, oraz jeden w kadłubie poza kabiną, umożliwiają przebywanie w powietrzu około 3 godziny, co daje około 650 kilometrowy zasięg dla samolotu z normalną ilością paliwa.

Wobec tego, iż samolot RWD — 9 jest samolotem 4-miejscowym, można w łatwy sposób zwiększać jego zasięg do 2.500 km. przez wbudowanie do kadłuba dodatkowych zbiorników paliwa.

Bagażnik znajduje się u spodu kadłuba oraz z przodu, pozatem liczne skrytki w fotelach, jak również kieszenie ułatwiają zabranie dużego bagażu.

RWD — 9 wyposażony jest w liczne przyrządy pokładowe, a mianowicie: licznik obrotów, termometr oliwy, manometr oliwy, wskaźniki benzynowe, 2 busole, zegarek czasowy, szybkościomierz, wysokościomierz, wariometr, pochyłomierz i specjalny przyrząd skrętomierz, który ułatwia latanie we mgle i w nocy.



Pozatem kabina RWD—9 posiada podręczną apteczkę, zaś komplet narzędzi do silnika i samolotu oraz poduszki, nadymane powietrzem, dla wygodnego siedzenia, dopełniają bagaż pokładowy.

Inż. J. Wędrychowski.

WRZESIEŃ 1934

Zebrał G. D. W.

1 — 16 Challenge International de Tourisme organizowany przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej.

1 — 6 Próby techniczne samolotów, zgłoszonych na Challenge.

8 — 15 Lot Okrężny.

1 1931 — L. O. P. P. wystawiła na Radjo-Aero-Chemicznej Wystawie w Bukareszcie wagon propagandowy L. O. P. P. Dyrekcji P. K. P. Lwów, który budził powszechne zainteresowanie i sensację.

2 1933 — ginie śmiercią lotniczą as włoskiego lotnictwa gen. Francesko markiz de Pinedo.

3 1922 — w Polsce powstaje regularna komunikacja lotnicza (pasażersko - towarowo-pocztowa).

4 1933 — por. Z. Burzyński i kpt. F. Hynek zdobywają puhar Gordon-Bennetta na balonie „Kościuszko".

6 1929 — Poświęcenie hangaru L. O. P. P. w Porubanku pod Wilnem.

8 Start do Lotu Okrężnego samolotów, biorących udział w Challenge. Lotnisko Okęcie.

9 1896 — Otto Lilienthal—pioner lotnictwa ginie śmiercią lotniczą przy próbach skonstruowanego przez siebie szybowca.

11 Dzień bolesnych rocznic dla francuskiego i polskiego lotnictwa.
1932 — Katastrofa pod Cierliskiem, w której ginie ś. p. por. pil. Fr. Żwirko i ś. p. inż. S. Wigura.
1917 — We Francji ginie as francuskiego lotnictwa, bohaterski myśliwiec kpt. - pil. Guynemer.

12 1933 — Przy zdobywaniu rekordu długotrwałości lotu ginie w Z. S. S. R. kpt.-pil. inż. J. Lewoniewski.
1933 — Ustanowiono Oznakę Honorową L. O. P. P.

13 1925 — Staraniem Komitetu Wojew. L. O. P. P. w Łodzi zostaje otwarte lotnisko w Łodzi.
1921 — pil. niem. Hirth odbywa rekordowy lot na szybowcu nad płaskim terenem 21 min. 37 sek.

14 1932 — Otwarcie ośrodka propagandowego L. O. P. P. w Warszawie.
1929 — Wizyta Lotników Łotewskich w Warszawie.

15 Święto 2 Baonu Balonowego w Jabłonnie Leg.
1918 — Niemcy bombardują Paryż, zrzucono 22 tonny bomb lotniczych.

16 Próba maksymalnej szybkości samolotów, biorących udział w Challenge. Lotnisko Okęcie.
1928 — Otwarcie lotniska w Częstochowie, zbudowanego staraniem L. O. P. P.
1925 — Raid Śródziemnomorski gen.-pil. L. Rayskiego.
1922 — I-szy Lot Okrężny Polski.

18 1924 — powstał Komitet Wojewódzki L. O. P. P. w Białymstoku.

19 1928 — Autożyro inż. de la Cierwa przebywa La Manche.

20 1-szy termin przybycia zawodników do Warszawy na zawody balonów wolnych o puhar Gordon-Bennetta.

21 1913 — francuz Pegoud wykonuje pierwszy akrobatyczny lot.

22 1928 — powstaje Komitet Wojew. L. O. P. P. Dyrekcji P. K. P. w Krakowie.
1922 — powstaje Towarzystwo Obrony Przeciwgazowej.
1931 — Angielskie Lotnictwo Morskie składa wizytę Polskiemu Morskiemu Dyonowi Lotniczemu w Pucku.

23 Aeroklub Rzplitej Polskiej organizuje zawody międzynarodowe o puhar Gordon-Bennetta. Start balonów wolnych do 22-ich zawodów w Warszawie.
1910 — francuz Chavez dokonuje przelotu nad Alpami.
1924 — Lot polskiej eskadry Paryż — Wiedeń — Warszawa.

24 1924 — powstaje Komitet Wojewódzki L. O. P. P. w Kielcach.
1933 — Staraniem L. O. P. P. powstaje lotnisko w Inowrocławiu.

25 1926 — tryumfalny powrót do Warszawy kpt.-pil. B. Orlińskiego po raidzie Warszawa — Tokio — Warszawa.
1920 — ginie śmiercią lotniczą w Łucku kpt.-pil. I. Słoniewski.

26 1915 — Lotnicy francuscy zaciekle bombardują zajęte przez niemców Valenciennes.

28 1925 — Japońscy piloci Abe i Kawaczi kończą raid lotniczy Tokjo — Paryż (13.300 km).

29 1924 — przelot grupowy polskiej eskadry nad Alpami.

30 1932 — inż. J. Drzewiecki na „RWD 7" ustanawia międzynarodowy rekord wysokości 6.023 m.
1933 — Balon stratosferyczny sow. „Osoawiachim" zdobywa wysokość 17.200 m.
1929 — Niemiec Fritz Oppel dokonuje pierwszego lotu rakietowego.

Pro memorja: Pamiętaj, iż musisz być na zawodach o puhar Gordon-Bennetta.

HUMOR

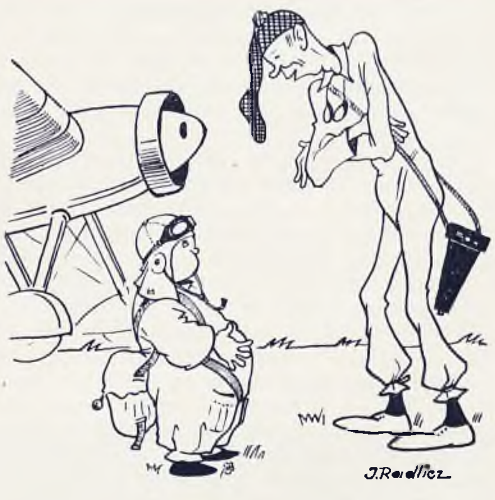


PENCZAK I MINOGA.

— A wiesz pan, panie Penczak, dlaczego w Koluszkach niema lotniska?
— No?
— Bo jakby kto chciał lecieć z Łodzi do Koluszek, to miałby tak blisko, że mógłby sobie pójść pieszo. *(Tadzio — Tadzio).*



Czy nie mogliby organizatorzy w chmurach, na trasie urządzić?...



PENCZAK I MINOGA.

— Coś pan taki zmachany, panie Penczak?
— A bo przed chwilą przyleciałem ze Lwowa.
— Na tej maszynie?
— Tak.
— Przecież ona nie ma śmigła.
— O rany! Rzeczywiście! Ale ja ostatnio jestem tak roztargniony, że zupełnie tego nie zauważyłem. *(Tadzio — Tadzio).*

Do Przyszłej Laureatki Challenge'u

Gdy świat ujrzałaś z za fabrycznej bramy
strzeżono twojej cnoty tak zazdrośnie,
że jesteś dla nas jeszcze „typ nieznany
i nowy".
Dzisiaj nie wiemy, że DLA CIEBIE rośnie
liść wawrzynowy.

* * *

Zaczną Cię mierzyć, ważyć, opukiwać
i punktowana będzie niedystkretnie
każda twa cząstka najbardziej wstydliwa,
ukryta.
Ocenią piękno, wady i zalety
wszystkie, dosyta.

Potem publicznie (ciebie to nie boli),
rozbiorą cię i każą iść przez bramki.
Latać. Raz szybko, raz znowu powoli.
I siadać.
Na końcu — ile czego ssiesz od mamki,
też będą badać.

* * *

Wreszcie z silnika serduszkiem bijącem
stadnie popędzą przez góry i chmury,
przez wiele granic, po przez mil tysiące,
nieznane.
Nad miasta, lasy, ludy ciemnoskóre,
morskie bałwany...

* * *

A gdy, zmęczona, osiądziesz w Warszawie
i z dźwiękiem hymnu obwieszczą rogłośnie
o twej zdobytej zasłużonej sławie, —
z zawiłym
uśmiechem „znawcy" przemówią wyniośle:
— „No, ja mówiłem...

JULJUSZ BAYKOWSKI

Już po złożeniu numeru nadszedł oficjalny telegram od Aeroklubu Francji, o wycofaniu się z zawodów francuskiej ekipy Challenge'owej.

METEOROLOGJA W CZASIE CHALLENGE'U

W ramach prac przygotowawczych Challenge'u, właściwe miejsce zostało wyznaczone przez Aeroklub R. P. organizacji ochrony meteorologicznej tych zawodów.

Na czas lotu okrężnego, należało zapewnić zawodnikom i kierownictwu w każdym porcie lotniczym, gdzie obowiązuje lądowanie, posiadanie możliwie ścisłych danych meteorologicznych o istniejącym i przewidywanym stanie pogody na następnym odcinku trasy. Organizacja międzypaństwowa meteorologiczna dla potrzeb Challenge'u nie jest wystarczająca. Zachodzi konieczność dostarczania najświeższych danych stale od wczesnych godzin do późnego wieczora, zaś pewne odcinki trasy lotu okrężnego nie posiadają odpowiednio zorganizowanej służby ochrony meteorologicznej lotnictwa.

Utworzono na czas trwania lotu centrale synoptyczne na tych lotniskach, które normalnie ich nie posiadały, oraz uruchomiono dodatkowe posterunki meteorologiczne.

U nas również uzupełniono istniejącą służbę lotniczo-meteorologiczną.

Posterunki, przedstawione na mapie czerwonemi kółeczkami z niebieskim punktem, będą poza normalnemi spostrzeżeniami meteorologicznemi dokonywały pomiarów wysokości chmur niskich, oznaczone czerwonemi kółeczkami w połowie, nadto pomiarów wiatrów górnych, pozostałe posterunki meteorologiczne, nie leżące na trasie, dokonywać będą normalnych spostrzeżeń meteorologicznych co trzy godziny, na podstawie których będą wykreślane mapy synoptyczne, dostarczane zadodnikom na lotniskach w Warszawie, Katowicach, Lwowie i Wilnie.



Służba meteorologiczna na terenie R. P. w czasie Challenge'u 1934.

Posterunki, podkreślone czerwonemi krzyżykami, będą przesyłały swe spostrzeżenia do Katowic (skąd przez radjo do Pragi); niebieską kreską do Lwowa; krzyżyk niebieski do Wilna; czerwoną kreską do Warszawy.

Posterunki wzdłuż odcinka Königsberg—Berlin, a mianowicie: Tczew, Chojnice, Gdynia i Puck, będą nadawać swe obserwacje do Warszawy, skąd będą przesyłane drogą radjową do Królewca.

Wydrukowano specjalny komunikat meteorologiczny, w którym nagłówki poszczególnych kolumn i rubryki są wypełnione w językach wszystkich ekip, oraz tych państw, przez terytorjum których przebiega trasa lotu. Rubryki będą wypełnione zapomocą międzynarowych symboli meteorologicznych i liczb, obrazujących stan pogody.

K. Zacharewicz.



Challenge w latach ubiegłych

NAPISAŁ
A. WOJTYGA

Od byłego Szefa Polskiej Ekipy Challenge'owej 1932, mjr. pil. A. Wojtygi, otrzymaliśmy ciekawe uwagi, odnoszące się do poprzednich Challenge'ów, a szczególnie Challenge'u 1932 r.

REDAKCJA.

Program tegorocznego Challenge został już tak szczegółowo omówiony w szeregu artykułów „Lotu i Oplg. Polski", że ponowne omówienie tego tematu byłoby już zbędne, dlatego też ograniczę się tylko do porównania poprzednich Challenge'ów z obecnym, jak również do przypomnienia pewnych momentów ze wspaniałego zwycięstwa ś. p. kpt. pil. Żwirki i inż. Wigury w 1932 r.

Międzynarodowe zawody samolotów sportowych, krótko „Challenge" zwanych, zostały zapoczątkowane we Francji w 1928 roku. Zawody ówczesne były pewnego rodzaju próbą do urządzenia tego rodzaju stałych międzynarodowych imprez sportowych.



Ś. p. Żwirko i Wigura bezpośrednio po zwycięstwie w Berlinie, w rozmowie z prezesem Aeroklubu Niemiec.

Dzięki osiągniętemu doświadczeniu, Aeroklub Francji ustala regulamin zawodów i nagrody, zapraszając wszystkie aerokluby, należące do F. A. I. (międzynarodowy związek lotniczy) do wzięcia udziału w zawodach, które się odbyły w Paryżu w 1929 r. Regulamin zawodów przewidywał, że następne zawody będzie organizował ten aeroklub, którego członek zdobędzie pierwsze miejsce i z tem związany puhar przechodni.

Początkowo zawody miały się odbywać co roku, następnie co dwa lata ze względu na nawał przygotowań, związanych z organizacją zawodów.

W pierwszych zawodach w 1929 roku nie braliśmy udziału. W następnych w 1930 r. wzięło udział 11-tu zawodników, z czego 7-miu ukończyło zawody pomyślnie, a czołowy zawodnik polski Płonczyński zajął w ogólnej tabeli 19-te miejsce.

W 1932 roku zgłosiliśmy 6 zawodników, jednak przed rozpoczęciem zawodów samolot Płonczyńskiego został rozbity, wobec czego w zawodach wzięło udział tylko 5 maszyn: 2 R. W. D. — 6 i 3 P. Z. L. — 19.

Zawody ukończyło pomyślnie 4 zawodników, przyczem por. Żwirko zdobył pierwsze miejsce, Karpiński 9-te, kpt. Bajan 11-te, kpt. Giedgowd 18. Prócz tego, polska ekipa zdobyła pierwsze miejsce zespołowe (Polska 336,4, Niemcy 326, Czesi 255,5, Szwajcarja 226, Francja 99 punktów).

Jak widzimy z tego, Polacy osiągnęli wspaniałe zwycięstwo indywidualne i zespołowe, dowodząc tem wysokiej wartości pilotów i samolotów.

Mówiąc o Challenge, nie możemy zapominać, że zwycięstwo jest zależne nietylko od pilota, ale i od wartości technicznych samolotu. Dopiero te dwa czynniki, połączone razem, dają w ogólnej ocenie odpowiednią ilość punktów, decydujących o zajęciu takiego, czy innego miejsca w tabeli zwycięzców. Szczegół ten jest niezmiernie ważny i musi być należycie uwzględniony przy obliczaniu szans zwycięstwa.

Z tego wynika, że Challenge, to nie tylko zawody pilotów, ale również konstruktorów i przemysłu lotniczego. Chodziłoby tylko o ustalenie procentowe tych czynników, które wchodzą w zakres regulaminowej oceny. Co daje się w szczegółowej punktacji za wyczyn pilota, a co za próby techniczne, zależne całkowicie od konstrukcji i technicznego uposażenia samolotu. Stosunek procentowy punktów dodatnich w tych dwóch działach, a więc pilot i sprzęt, nadaje właściwe piętno i charakter zawodom.

Na parę tygodni przed Challenge'em 1932, zostałem wyznaczony szefem ekipy challenge'owej i wtedy te właśnie sprawy omawialiśmy wspólnie ze Żwirką i Wigurą. A więc pilot i konstruktor, łączący swe wysiłki dla osiągnięcia wspólnego celu najwięcej pracowali nad tem, by te dwa działy, które reprezentowali w swoich osobach, osiągnęły najlepszy i harmonijny wynik w czasie prób technicznych i lotu okrężnego. Że dobrze kombinowali i odpowiednio pracowali, tego najlepszym dowodem było zajęcie przez nich pierwszego miejsca.

Challenge jest walką pilotów i walką sprzętu, a więc samolotów, między sobą, w szlachetnej rywalizacji, określonej szczegółowo programem zawodów.

Celem Challenge'u jest wyeliminowanie najlepszego samolotu, najwięcej odpowiadającego warunkom turystyki powietrznej. Wymagania te rosną oczywiście z roku na rok, wraz z rozwojem lotnictwa, które stale osiąga coraz to lepsze wyniki. Wystarczy wziąć jakikolwiek dziennik do ręki, aby dowiedzieć się, że tu i tam został pobity taki a taki rekord lotniczy. Szybkość, długość lotu w linji prostej, wysokość i t. d. stale wzrastają w tempie tak zawrotnem, że to, co rok temu było nieosiągalnym, zdawałoby się, rekordem, dziś należy do rzeczy normalnych, zwykłych i stosowanych już w życiu codziennem. Ten wyścig pilotów i konstruktorów, ma swoje złe i dobre strony. Właśnie Challenge ma, pobudzając inicjatywę konstruktorów, wydobyć i podkreślić te zalety dodatnie samolotów, któreby później można wykorzystać w turystyce powietrznej, w codziennem normalnem życiu lotniczem.

Zdobycze techniczne, uzyskane tą drogą, mają bardzo duże znaczenie dla rozwoju lotnictwa sportowego i one są tym celem, który uzasadnia u-

rządzanie tego rodzaju kosztownych imprez, jakim jest Challenge.

Mając to na uwadze, zrozumiemy, że Challenge jest raczej konkursem konstruktorów, samolotów, sprzętu lotniczego, — a dopiero w drugiej mierze konkursem pilotów, użytkujących te samoloty. Widzimy to zresztą bardzo dobrze w regulaminie i punktacji, oceniających warunki i próby techniczne samolotów, stających do zawodów. Wzrost warunków technicznych z roku na rok, powiększających się wydatnie z Challenge'u na Challenge, czyni, że dziś decydujący będzie wynik wartości samolotu i sprzętu, a w dużo mniejszej mierze wyczyn pilota. Wyrazem strony technicznej w zawodach będą: ocena własności technicznych samolotów i próby techniczne, a wyrazem wyczynu pilota będzie lot okrężny.

Weźmy sumę wszystkich możliwych do osiągnięcia punktów dodatnich za 100 procent, to, porównywując programy ubiegłych Challenge'ów z obecnym, zobaczymy, że: w 1929 r. ocena techniczna dawała 37%, lot okrężny 63%, w 1930 r. ocena techniczna dawała 46%, lot okrężny 54%, w 1932 r. ocena techniczna dawała 56%, lot okrężny 44%, w 1934 r. ocena techniczna da 78%, lot okrężny 22%.

Widzimy z tego, że strona techniczna, rosnąc i powiększając stale swe wymagania, przesunęła wyczyn pilota w punktacji ogólnej na drugi plan. Ta zdecydowana przewaga konstruktora nad pilotem, wyrażona w obecnym Challenge'u ilością punktów dodatnich, możliwych do zdobycia (78% i 22%), powstała z celu, jaki sobie organizatorzy zawodów postawili, t. j. eliminacji najlepszego samolotu. Wymagania techniczne, stawiane samolotom, są dalszym następstwem tego właśnie celu głównego, t. j. osiągnięcia drogą zawodów najlepszego samolotu turystycznego. Wagę własną samolotu podwyższono do 560 kg. 3 — 4 miejsc siedzących, limuzynka komfortowa, dwusterowa, skrzydła składane, szybkość 210 km/godz., łatwość startu i lądowania, dużą rozpiętość między szybkością minimalną, a maksymalną, zdolność do wielkich podróży turystycznych (lot okrężny 10.000 km.) w dużych etapach (etap do 600 km.), wygodnie i bezpiecznie. Podniesiono i wymagania, stawiane pilotom, albowiem w locie okrężnym wysiłek dzienny, wyrażony ilością kilometrów, przebytych w powietrzu, wynosił: w 1929 r. 440 km., cała trasa wynosiła 600 km., w 1930 r. 625, cała trasa wynosiła 750 km. w 1932 r. 1200 km., cała trasa wynosiła 7.500 km., w 1934 r. 1.300 km., cała trasa wynosi 9.539 km.

Widać z tego, że w obecnym locie okrężnym zawodnik będzie miał trzykrotnie większą przestrzeń do przelecenia w jednym dniu, niż w roku 1929, a punktów dodatnich otrzyma mniej, aniżeli w latach ubiegłych. Trasa lotu jest b. ciężka (góry, morze, różnice wysokościowe, klimatyczne i t. d) i będzie wymagać bardzo dużego wysiłku od zawodnika.

Biorąc pod uwagę te wszystkie dane, możemy stwierdzić, że skala wymagań, stawianych zawodnikom i samolotom, wzrosła b. dużo w stosunku do lat ubiegłych, natomiast możliwość zwycięstwa uzależniła się zdecydowanie od wartości technicznych samolotu.

Samoloty, jakie Polska wystawiła swoim zawodnikom, to znane nam R. W. D. — 9 i P. Z. L. — 26, które są dalszem rozwojowem następstwem naszych zwycięskich samolotów z Challenge'u 1932.

Szereg zmian technicznych i konstrukcyjnych, oraz wyposażeniowych jest następstwem wzmożonych wymagań regulaminowych, oraz nowych pomysłów konstrukcyjnych, które wystawiają chlubne świadectwo naszym konstruktorom. Inżynierowie: Rogalski, Wędrychowski i Drzewiecki z R. W. D., oraz Dąbrowski z P. Z. L., zrobili wszystko, co leżało w ich mocy, aby dać zawodnikom sprzęt doskonały, bezpieczny, niezawodny, a z drugiej strony odpowiadający całkowicie warunkom.

W Challenge'u po raz pierwszy zostaną zastosowane 4 silniki własnej produkcji „Skoda Gr. 760", budowane specjalnie do tego celu przez znaną fabrykę silników Skoda na Okęciu pod Warszawą. Silniki te mają być podobno rewelacją swego rodzaju w tej dziedzinie.

Samolotów innych ekip nie znamy, poza ich oficjalną nazwą, wiemy jednak, że Niemcy, Włosi i Francuzi zaprezentują zupełnie nowy sprzęt, specjalnie budowany na Challenge, który będzie groźnym konkurentem, ze względu na bogaty i doświadczony przemysł, który go stworzył.



Na lotnisku w Pradze oczekiwanie na przylot Żwirki i Wigury, tak tragicznie zakończone.

Pod względem personalnym stajemy całkowicie przygotowani do zawodów. Ekipa nasza, z kpt. Bajanem, Dudzińskim, Giedgowdem, Karpińskim, Płonczyńskim na czele, reprezentuje jednolity, zgodny i wyszkolony zespół, którego członkowie brali już niejednokrotnie udział w tego rodzaju zawodach, wychodząc z nich zwycięsko.

Trudno coś dziś orzec o możliwościach naszych, bo zagranica daje również pierwszorzędnych pilotów, jak Morzik, dwukrotny zwycięzca Challenge'owy, Hirth, stary lotnik i szybownik niemiecki, Colombo z Włoch, Detroyat, słynny as myśliwski z Francji i t. d. Konkurencja będzie bardzo silną, tem niemniej wierzymy, że nasi zawodnicy nie zawiodą i będą łącznie z konstruktorami dzielnie bronili barw polskich i puharu, zdobytego przez nieodżałowanej pamięci załogę: Żwirko — Wigura.



Lotnicy niemieccy gratulują Żwirce zwycięstwa.

KRONIKA

IMIONA SAMOLOTÓW CHALLENGE'OWYCH.

Samoloty biorące udział w tegorocznym Challenge'u otrzymały, w myśl życzeń ofiarodawców, następujące nazwy:

PZL—26. Nr. 61. „Pomorze". Ufundowany przez obywateli Województwa Pomorskiego.

PZL—26. Nr. 62. „Piłsudczyk". Ufundowany przez Korpus Oficerski i Związek Strzelecki.

PZL—26. Nr. 63. „Społem". Ufundowany przez Związek Spółdzielni Spożywczów i Związek Rew. Spółdz. Wojskowych.

PZL—26. Nr. 64. „Podoficer II". Ufundowany przez Korpus Podoficerski.

PZL—26. Nr. 65. „Wielkopolska". Ufundowany przez Okrąg Wojewódzki LOPP. w Poznaniu.

RWD—9. Nr. 71. „Jan Śniadecki". Ufundowany przez obywateli Województwa Krakowskiego i Lubelskiego.

RWD—9. Nr. 72. „Podoficer I". Ufundowany przez Korpus Podoficerski.

RWD—9. Nr. 73. „Śląsk". Ufundowany przez Okrąg Wojewódzki LOPP. w Katowicach.

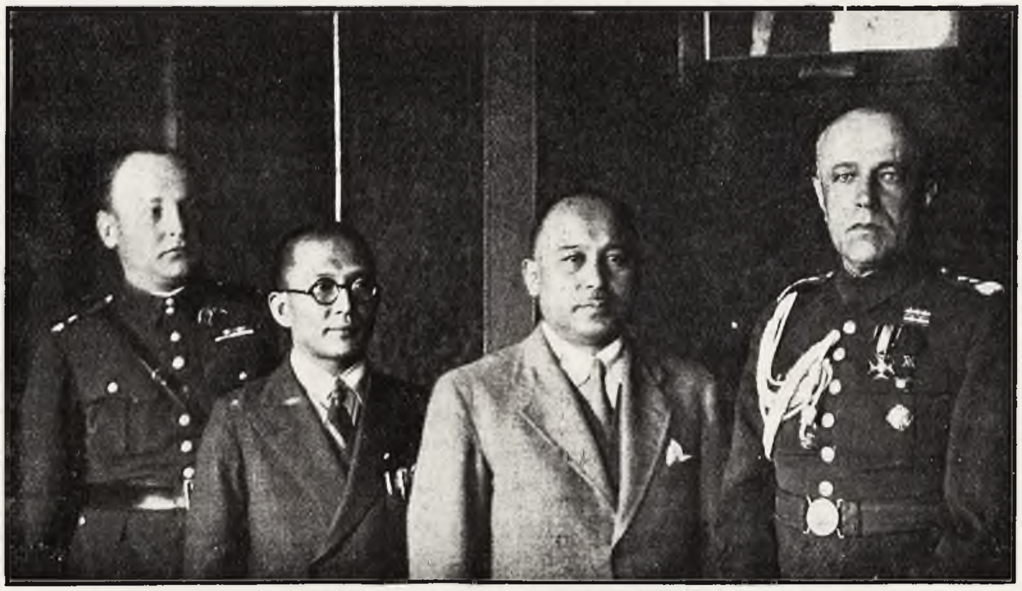
RWD—9. Nr. 74. „Dar tytoniowców". Ufundowany przez pracowników P. M. T., sprzedawców i plantatorów tytoniowych.

RWD—9. Nr. 75. „Bebewuer", „Lot". Ufundowany przez Posłów i Senatorów B. B. W. R. oraz pracowników P. L. L. „Lot".

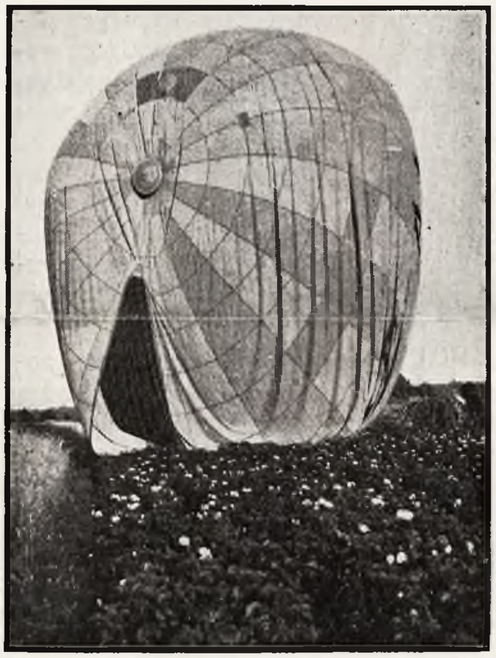
RWD—9. Nr. 76. „L. O. P. P.", „Lotniczka". Ufundowany przez Zarząd Główny i Okręgi LOPP., oraz Komitet Kobiecy Budowy Samolotu.

POLSKA EKIPA CHALLENGE'OWA.

U dołu ostatnie zdjęcie polskiej ekipy challenge'owej. W środku stoją od prawej: Przewodniczący Międzynarodowej Komisji sportowej, ppłk. dypl. Bogdan Kwieciński, ppłk. pil. Józef Krzyczkowski i dyr. P. L. L. „Lot", Wacław Makowski.



Dnia 22 b. m. Generał-major M. Yamawaki, attaché wojskowy Poselstwa Japońskiego w Warszawie, złożył wizytę w Zarządzie Głównym L. O. P. P. Prezesowi gen. dyw. inż. Leonowi Berbeckiemu.
W Japonji istnieje zamiar stworzenia organizacji podobnej do L. O. P. P.



GORDON - BENNET.

Pamiętamy niewątpliwie wszyscy, że niemal bezpośrednio po challenge'u przypada Polsce w udziale zaszczyt, dzięki zeszłorocznemu zwycięstwu kpt. Hynka i Burzyńskiego urządzania najstarszych na świecie zawodów aeronautycznych.

Są nimi 22-gie zawody o puhar Gordon-Benneta, zawody kulistych balonów wolnych.

Jest to, jak już uprzednio podaliśmy (w przeciwieństwie do Challenge'u) impreza wyłącznie sportowa. Współzawodnictwo nie sprzętu, lecz ludzi.

Sprzęt od szeregu lat nie zbyt wiele się zmienił. Wszyscy uczestnicy lotu mają w tych zawodach równe szanse. Umiejętność pilotowania balonem wolnym polega na odpowiedniem wykorzystaniu siły i kierunku wiatru na różnych wysokościach. Obok fotografja balonu w chwili lądowania.

KOMUNIKAT.

W związku z rozpoczynającym się rokiem szkolnym akademickim 1934/35, Zarząd Główny L. O. P. P. podaje do wiadomości, że termin składania podań o stypendja lotnicze Zarządu Gł. L. O. P. P. dla studentów Sekcyj lotniczych politechnik krajowych i Gdańskiej i słuchaczów Szkoły Państwowej z wydziałem lotniczo-samochodowym upływa z dniem 15 września r. b.

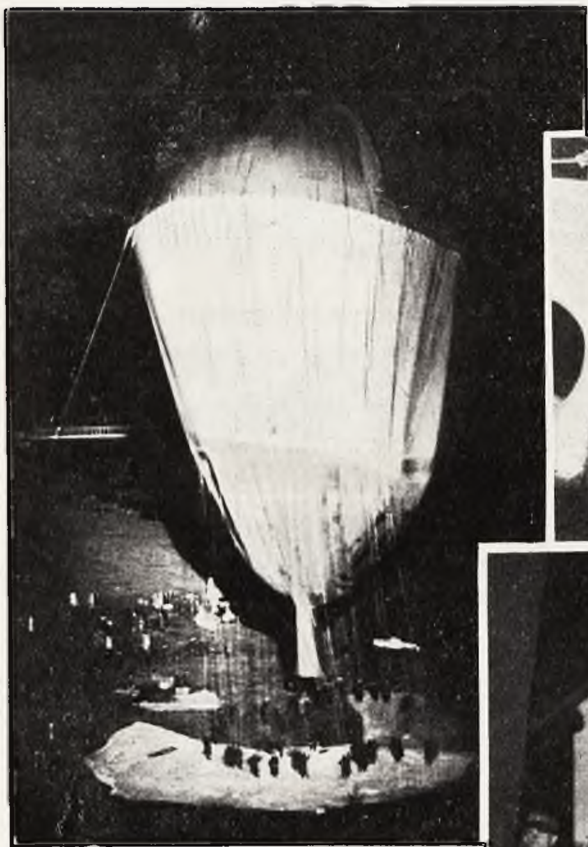
Do podania należy dołączyć:

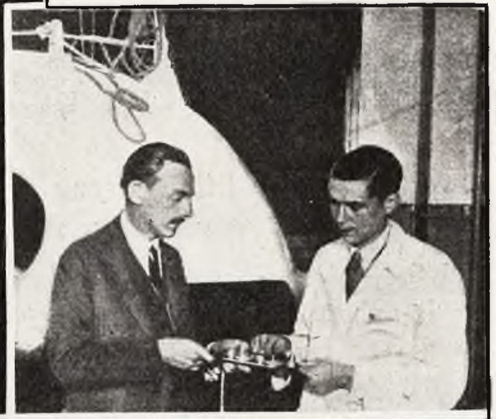
1. Zaświadczenie obywatelstwa polskiego.
2. Zaświadczenie Szkoły akademickiej względnie technicznej o przyjęcie w poczet słuchaczów, oraz wykaz postępów z roku przesłuchanego.
3. Życiorys.
4. Świadectwo niezamożności, wystawione przez Urząd Państwowy, a poparte przez Bratnią Pomoc, dyrekcję szkół lub osoby dobrze znane i wiarygodne.

Podania należy kierować pod adresem: Zarząd Główny L. O. P. P. Warszawa, ul. Wierzbowa Nr. 9.



ZE ŚWIATA







W Stanach Zjednoczonych Am. Północnej zostało utworzone towarzystwo komunikacji lotniczej pod nazwą „New York — London — Moscou — Airline Corp.". Towarzystwo to będzie eksploatowało linję lotniczą, łączącą Nowy Jork z Moskwą, drogą przez Nową Ziemię, w tym celu towarzystwo zamówiło w zakładach Glendalla samoloty. Promień działania obliczono na 4.800 km., szybkość podróżna wynosić będzie 320 km/godz.

Lotnicza linja komunikacyjna w Ameryce „Pan American Airways", wysłało duży wodnosamolot na wyspy Azorskie, gdzie towarzystwo przeprowadziło studja i postanowiło utworzyć na wyspach Azorskich bazę dla swojej linji transatlantyckiej. Koszta budowy bazy wynoszą 500.000 dolarów.

Francuski pilot Maurice Arnoux, zwycięzca na zawodach o puhar Coupe Deutsch na swoim samolocie Caudron-Rafale-Renault-Bengali ustanowił nowy rekord dla samolotów o wadze nie przekraczającej 560 kg., szybkość osiągnięta przez p. Arnoux 268 km/godz.

Młody lotnik Australijski p. James Melrose, dokonał ostatnio lotu dookoła wybrzeży Australji, przelatując ogółem 12.000 km w ciągu pięciu i pół dnia, bijąc tem samem rekord swojego ziomka Broadbenta z roku 1931.

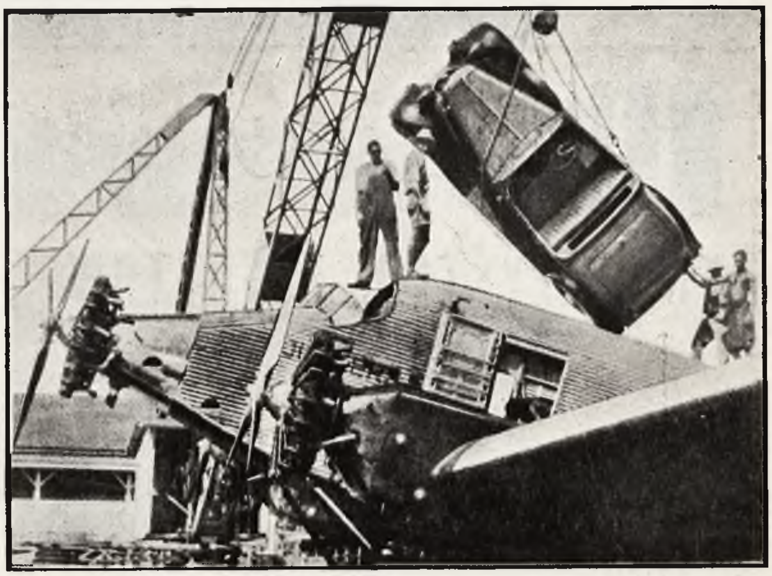
Znany badacz stratosfery Max Cosyns, dokonał ostatnio wzlotu, który nie miał na celu osiągnięcie rekordowej wysokości, a tylko przeprowadzenie całego szeregu pomiarów. Towarzyszył mu w locie jego pomocnik van der Elst. Start odbył się w Belgji, a lądowanie w Jugosławji; na zdjęciach widzimy p. Cosyns'a z asystentem przed startem, balon w chwili napełniania i gondolę balonu po lądowaniu w Jugosławji. Przed lądowaniem p. Cosyns wyskoczył ze spadochronem, aby móc osobiście kierować skomplikowanemi czynnościami przy lądowaniu.

W Anglji odbywa się cały szereg prób z samolotami bezogonowymi typu Pterodactyl, na zdjęciu poniżej podanem widzimy jeden z takich samolotów pościgowych, zaletą jego jest szerokie pole widzenia dla obserwatora i duże pole obstrzału.

Dnia 17 sierpnia została otwarta w Kopenhadze wystawa lotnicza. Lotnictwo cywilne Z. S. S. R. wystawiło w swoim dziale cały szereg danych, dotyczących północnych dróg lotniczych i dane fabrykacji silników.

Na Nowej Gwinei dla transportu samochodów z brzegów do środka wyspy używają dużych samolotów, na zdjęciu widzimy ładowanie samochodu zapomocą dźwigu do dużego samolotu Junkersa.





O CZEM KAŻDY CZŁONEK L. O. P. P. WIEDZIEĆ POWINIEN.

1. że dn. 1 maja b. r. została uruchomiona przez Ligę Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej **Kolektura Loterji Państwowej**.
2. że normalny zysk ze sprzedaży losów, zamiast iść do prywatnej kieszeni, stanowi dochód LOPP.
3. że zatem nabycie losu w kolekturze LOPP łączy przyjemne z pożytecznem, dając graczowi najwyższe szanse wygranej, zarazem zaś zadowolenie ze spełnionego **obowiązku** wobec LOPP bez żadnej dodatkowej ofiary materjalnej
4. że losy I klasy 30 Loterji Państwowej są już do nabycia na ul. Świętokrzyskiej 12 lub w pasażu „Italji“ na Nowym Świecie 23/25.
5. że zamówienia na losy z kół prowincjonalnych osobiście lub zbiorowo kierować należy pod adresem: Warszawa Świętokrzyska 12, Ośrodek propagandy LOPP wysyłając należność na konto P.K.O. Nr. 23623. Komitet Ścisły Kół Kobiecych LOPP.


komunikacja
lotnicza i auto-
mobilowa wza-
jemnie się uzu-
pełniają. Jako
przykład
może
posłużyć ścisła
współpraca na-
szego lotnictwa
z wytwórnią
samochodów
POLSKI FIAT
T. PIOTROWSKI

UBEZPIECZALNIA SPOŁECZNA w SOSNOWCU
obejmuje swoją działalnością 2 powiaty: będziński i zawierciański przy około 68.000 ubezpieczonych. Na terenie tem posiada 35 ośrodków leczniczych, 7 szpitali o 600 łóżkach, 10 aptek, składnicę sanitarną, laboratorjum analityczne i farmaceutyczne, instytut Roentgena i fizjatrji, zatrudnia 88 lekarzy, 729 osób personelu leczniczego i 227 osób personelu administracyjnego.

W realizowaniu racjonalnego programu lecznictwa ubezpieczeniowego Ubezpieczalnia Społeczna w Sosnowcu zajmuje jedno z czołowych miejsc. Poza instytutem Roentgena — jednym z największych w Polsce — posiada Ubezpieczalnia nowocześnie urządzony szpital położniczo-ginekologiczny, odpowiadający wszelkim wymogom higjeny i najnowszym zdobyczom w dziedzinie szpitalnictwa. Przy szpitalu mieści się również przytułek dla bezdomnych ciężarnych kobiet.

Ubezpieczalnia bierze także duży udział w akcji profilaktycznej urządzając bądź własne kolonje dla dzieci, bądź przez udzielanie na ten cel wydatnych subsydjów organizacjom i związkom, prowadzącym własne kolonje.

Na czele Ubezpieczalni Społecznej w Sosnowcu stoi Dr. med. Wiktor Gosiewski, jako Dyrektor i Dr. med. Bogusław Niepielski, jako Lekarz Naczelny.

Redakcja rękopisów nie zwraca.

Redaktor przyjmuje od godz. 10 — 12 we wtorki, czwartki i soboty.

Sekretarz redakcji przyjmuje od godz. 10 — 12 w poniedziałki, środy i piątki.

Warunki prenumeraty w kraju: **rocznie** 10 zł., **półrocznie** 5 zł., **kwartalnie** 2 zł. 50 gr.

Zagranicą rocznie: 9 fr. szw., **półrocznie** 4½ fr. szw. — **Konto czekowe P. K. O. Nr. 7.860.**

Ceny ogłoszeń: Okł. Cała strona 1.000 zł. ½ str. 500 zł., ¼ str. 300 zł. Barwa o 30% drożej.

Komitet Redakcyjny: Przewodniczący: mjr. pil. A. Wojtyga. Członkowie płk. inż. K. Moniuszko, mjr. pil. F. Haberek.

Redaktor: Juljusz Baykowski.

Wydawca: Zarząd Gł. L. O. P. P. **Red. i adm.: Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 2-66-88.** **Konto P. K. O. 7.860.**

Drukarnia Mazowiecka, Warszawa, Szpitalna 1. Telefon 649-04.



Pies Szkoły Szybowcowej L. O. P. P. w Polichnie
„Buno"
którego imienia nieraz nadużywają instruktorzy mówiąc: „Buno dawnoby zrozumiał"...